Nr. 13. Kraków, dnia 1 października 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 155/00. C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli § 493 pk. orzekł. że zamieszczone w Nrze 12 czasopisma drukowego „Kolejarz“ z dnia 15 września 1900 r. artykuły pod tytułem: 1. „Podpory dyscypliny“ w całości, 2. „Czarna lista na kolejach państwowych“ zawierają znamiona występku z § 300 uk., ad 2. nadto z §§ 491, 492 i art. V. ustawy z dnia 17 grudnia 1862 Nr. 8 Dzpp., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru. a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem w artykule pierwszym autor przez wyszydzanie i przekręcanie faktycznego stanu rzeczy stara się poniżyć zarządzenia władz kolejowych oraz w ten sposób pobudza do pogardy i nienawiści przeciw tym władzom rządowym, — w artykule drugim autor w ten sam sposób pobudza do pogardy i nienawiści przeciw c. k. ministerstwu kolejowemu, a c. k. ministra kolejowego Witteka ze względu na jego urzędowanie pomawia o pogardliwe przymioty i takiż sposób myślenia. Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków, dnia 18 września 1900 r.

Morelowski.

Pasożyty.

I. Humanitarność.

Kolejarzom przy ich poborach mogłoby się materyalnie może jeszcze jako tako powodzić, gdyby zarządy kolejowe, nader wrażliwe na głos opinii publicznej, a chcące niby to rehabilitować się w jej oczach, nie wykręcały się sianem od ciążących na nich obowiązków i nie zwalały takowych na podporządkowany personal, a organizując kosztem jego samopomoc, nie nakładały nań nowych ofiar i ciężarów, aby potem zapomocą urzędowej i gadzinowej prasy, albo też wprost przed reprezentacyą ludów wychwalać się, iż: „Czyniąc zadosyć słusznym żądaniom, mimo opłakanego położenia funduszów państwowych, Bogu dzięki! ta a ta sprawa szczęśliwie przeprowadzoną została. I znowu dzięki poparciu, życzliwości, energicznym usiłowaniom i pobudkom humanitarnym różnych ekscelencyj do wytkniętego idealnego celu o krok jeden się zbliżono. W niedługim zaś już czasie błogich skutków tej „rozumnej polityki socyalnej“ spodziewać się należy“.

Opinii publicznej zamydlono więc oczy pięknemi frazesami, ten lub ów „wybraniec ludu“ palnie z trybuny parlamentarnej siarczyste podziękowanie, wśród nielicznych protestów sala obrad zagrzmi hucznymi oklaskami, usłużni złotokołnierzowi naganiacze puszczą w ruch fabrykę wdzięczności i dziękczynień, a Ekscelencya śmieje się w kułak, że tak tanim kosztem udało mu się wszystkich, a najgruntowniej kolejarzy otumanić, którzy rozpatrzywszy się w owych przechwalonych reformach, robią komiczny grymas, jakby po przełknięciu esencyi octowej i przychodzą do przekonania, że z najbliższym terminem wypłaty poborów z n o w u o k i l k a k o r o n m n i e j p o b i e r a ć b ę d ą.

Fundusze wszystkich instytucyj humanitarnych, przez zarząd kolei państwowych administrowanych, przeszło 50 milionów koron wynoszą. Do wydajności świadczeń owych funduszów specyalnie w najkrótszym czasie powrócimy, dzisiaj bowiem nie mamy zamiaru zajmować się humanitarnością urzędową, mamy bowiem na myśli półurzędowe i protegowane instytucye, banki, stowarzyszenia, kasy zaliczkowe, konsumy, do których kolejarze znoszą swoją krwawicę, a względnie na rzecz których ściągane bywają im pieniądze niemiłosiernej, aniżeli przez egzekutora podatkowego lub lichwiarskie hyeny. Jednakże celem oryentowania się w materyalnem położeniu tej pracującej klasy musieliśmy potrącić i o humanitarność urzędową, ażeby zestawiając pieniężne zobowiązania kolejarzy wobec tejże, wraz z humanitarnością półurzędową, dać obraz, jakimi środkami rozporządza funkcyonaryusz kolejowy celem wyżywienia siebie i rodziny.

Na cele tych humanitarności przeciętny kolejarz składa więc:

1. Kasa chorych, z całorocznej płacy 2%
2. Fundusz pensyjny i prowizyjny . 3%
3. Kolonie wakacyjne, fundacye pamiątkowe i jubileuszowe . . . 1%
4. Kary, które wpływają do funduszu emerytalnego 1%
5. Protegowane czytelnie, bractwa, zabawy na cele humanitarne . . 1%
6. Asekuracya 10%
7. Długi w protegowanych kasach zaliczkowych 16%
8. Procenta od powyższych długów wraz z kosztami uzyskania zaliczki 3%
9. Instytucye pogrzebowe, wzajemna pomoc, fundusz szkolny i t. p. . 3%
10. Rozłożone na szereg lat 25% i 50% od stabilizacyi i każdego awansu 1%

Razem . 41%

Ponieważ oprócz tego niemal każdy kolejarz jest członkiem mile widzianych „Conducteur albo Maschienführer-Verein“ lub innych podobnych stowarzyszeń. w końcu, że zarządy kolejowe dają się chętnie wyręczać przez koleżeńskie miłosierdzie w razie słabości i innych wypadków, i na ostatnie cele po liniach kolejowych odbywa się bezustanna żebranina, więc i ten rodzaj wydatków do półurzędowej humanitarności zaliczyć należy. Nie przesadzimy zaś bynajmniej, jeżeli wysokość tego wydatku cyfrą 2% oznaczymy. Tak więc suma-sumarum humanitarność kosztuje rocznie kolejarzy 40 do 43% ich dochodów. Według tego zestawienia łatwo sobie dopowiedzieć resztę, t. j. obliczyć, ile takiemu funkcyonaryuszowi, 300 do 800 złr. pobierającemu, na życie pozostaje.

II. Zadłużenie.

Jakkolwiek na niektóre z powyższych pozycyj do uiszczania datków nie każdy jest obowiązanym, ale pozycye te zaledwie 4 do 5% stanowią, zresztą u jednych honor i ambicya nie pozwala się uchylać, u drugich tensam skutek sprawia bojaźń albo zmarszczenie brwi przełożonego. Ostatecznie pamiętamy jeszcze bardzo dobrze, jakie „chryje“ odbywały się z powodu wymuszań datków na kolonie wakacyjne w Tuchli, a wszystko celem dogodzenia kaprysom i ambicyi Wierzbickiego, któremu ni ztąd ni zowąd zachciało się naraz być „dobrodziejem kolejarzy“, naturalnie za ich własne pieniądze

Ale jeszcze nie na tem kończą się przymusowe uszczuplania zasobów pieniężnych kolejarza, trzeba bowiem wziąć na uwagę, że płaci on stempel od pobrów, stempel od nominacyi i awansów, stempel od każdej, zazwyczaj bezskutecznej prośby, każdego świadectwa ze złożonych egzaminów, w najnowszych zaś czasach, dzięki „regulacyi“, płaci podatek osobisto-dochodowy, tak, że po włą-

czeniu z tego tytułu obciąganych kwot do poprzedzających, rozporządzalna kwota na życie 55% dochodów jego wynosić będzie.

„Moi kochani — odpowiadają nam słodziutko — to trudno. nietylko wy macie „Abzugi“. Ot popatrzcie np. taki oficer, któremu tak bardzo zazdrościcie, a ile on to ma „Abzugów“? — Racya! Ale taki oficer ma zaraz bezpośrednie korzyści z tego, co mu obciągają, a nie kule, szczudła i trumny, które w kalejdoskopie naszych rozkoszy przed oczyma się przesuwają, a o które w dodatku procesować się jeszcze trzeba. Taki oficer ma „Abzugi“. ale też za to w każdej porze dnia, przy każdej czynności czy rozrywce przygrywa mu rozkoszna muzyka, otrzymuje prześliczny mundur i szablę, strzegącą jego nietykalności, ma wstęp do wytwornego kasyna, gdzie mile spędza chwile słodkiej bezczynności, gdzie go zaopatrują w lekturę, mogącą zaspokoić najpoważniejsze i najwyuzdańsze umysły; otrzymuje codziennie wikt. o jakim przeciętny kolejarz nawet w święto „Bożego Narodzenia“ albo „Wielkiejnocy“ nie zamarzy i jeszcze w dodatku na „tingle-tangle“ pozostaje mu tyle, że niejedna rodzina kolejarska uważałaby się za szczęśliwą, gdyby jej taka kwota na życie pozostała.

Słyszeliśmy także zdanie, i to przez usta ministeryalne wypowiedziane: „że przez regulacyę płac pobory funkcyonaryuszy kolejowych zostały p r a w i e z poborami funkcyonaryuszy państwowych wyrównane“. Twierdzenie takie jest obłudnem kłamstwem, albowiem, pominąwszy już to „p r a w i e“, jeżeli weźmiemy na uwagę nie 40 ale tylko 20% przymusowych „abzugów“, to widzimy, że do wyrównania bardzo dalecy jesteśmy. A cóż dopiero mówić o naszej bez porównania cięższej i produktywniejszej pracy.

Z powodu maskowania się pozorami cywilizacyjno-humanitarnymi trudno stanowczo orzec, jakie teorye co do zubożenia i zadłużenia kolejarzy krążą po mózgownicach „socyalnych polityków kolejowych“. Według jednak wszelkich danych, opartych na studyach, obserwacyi i doświadczeniu, przyjąć należy, że zdaniem tych polityków p a u p e r y z m w k o l e j n i c t w i e j e s t c z y n n i k i e m b a r d z o p o ż ą d a n y m.

Dobrobyt — to wolność i potęga. Ubóstwo i nędza — to niewola. I w tych to pojęciach należy szukać źródła owych kolosalnych „Abzugów“, jakoteż sprzyjania i popierania wszelkiego rodzaju lichwiarskich hyen, oblekających się w togę humanitarności, przyczem zyski z faktornego niemałą odgrywają rolę. Według klasycznej teoryi tyranów, niewolnika nagina się głodem do uległości i milczenia, głodem dokonuje się tresury dzikich zwierząt, a kolejarz musi być niewolnikiem i bezrozumną istotą, bo tegoczesny ustrój kapitalistyczny tego wymaga. Biedny, zadłużony, wygłodzony kolejarz, to potulne narzędzie w ręku przedsiębiorcy, które każdej chwili na śmiecisko nędzy, rozpaczy i hańby wyrzucić można. Gdyby zaś wstrząsnął złowrogo łańcuchami, to jeżeli mu już nic zarzucić się nie da, zrobią mu zarzut z jego nieszczęścia — z jego długów.

Bo posłuchajmy, jak łaskawie i z jakiem współczuciem traktuje nieszczęśliwych zadłużonych pragmatyka służbowa, a specyalnie §. 34: „Funkcyonaryusze, których pobory nakazem sądowym albo egzekucyą itd., albo pozasądowem zajęciem obłożone zostały, mogą być (?) pod grozą dochodzenia dyscyplinarnego, w przeciągu wyznaczonego terminu, do zaspokojenia pretensyi zawezwani“. Kara zaś dyscyplinarna, która „zbrodniarzy“ takich czeka, przewidziana jest §. 95 tejże pragmatyki: „Wydaleniem ze służby mogą być karane: . . . . . 11) Nierzetelne postępowanie“ (bliżej określone) „paragrafem 34“. Ponieważ zaś z łaski humanitarnych opiekunów i dobrodziejów, każdy kolejarz po same uszy siedzi w długach, paragrafy więc te każdej chwili mogą znaleść zastosowanie. Zastanowiwszy się zaś, widzimy jasno, jak straszną broń posiadają zarządy kolejowe do starcia w proch najniewinniejszych a niemiłych sobie osób, zwłaszcza, gdy zazwyczaj tymi niemiłymi są zorganizowani. przeciwko którym bez wątpienia ostrze tego postanowienia jest skierowanem. (C. d. n.).

„Geniusze“ kolejowi.

Jeżeli Galicya ma być kiedyś przyszłym teatrem wojny, a tegoroczne manewry egzaminem i miniaturowym jej obrazem, to wysnuwając z tego wnioski i następstwa co do kierownictwa kolei żelaznych w naszym kraju, musi się dojść do nader ciekawych objawów nieudolności, niedołęstwa, braku fachowej rutyny, rozgarnienia i przytomności umysłu. Widzi się znowu, co znaczy biurokratycznie przez prawników a nie przez techników prowadzona organizacya zarządów kolejowych. Po jednej stronie widzimy dzielną, wytrwałą, świadomą swego zawodu i swych obowiązków egzekutywę, składającą się z niższego hierarchicznie personalu — po drugiej stronie nieudolne a strasznie zarozumiałe kierownictwo, nieumiejętnie rozporządzające egzekutywą. Innego też rezultatu nie można się było spodziewać, obserwując, jak zarządy kolejowe, z całym administracyjnym aparatem, zamiast oddawać się postępowi i zagadnieniom, w zakres kolejnictwa wchodzącym, przez szereg lat zajmowały się wyłącznie węszeniem prywatnego i politycznego życia podwładnego personalu, z technicznej zamieniając się w i n s t y t u c y ę p o l i c y j n ą.

Działalność zarządów kolejowych przy tegorocznych manewrach może być że nie zwróciłaby na siebie baczniejszej uwagi opinii publicznej, gdyby nie usłużność subwencyonowanych pismaków, którzy jeszcze przed przejściem Rubikonu, w sposób wywołujący wprost obrzydzenie, nie poczęli byli wysławiać „genialność“ niedokonanego jeszcze dzieła. W sprawie tej czytamy w „Naprzodzie“ z dnia 13 września b. r., a w przeddzień wypadku z pociągiem dworskim, następujące uwagi:

„Niesmaczną i obrzydliwą wprost reklamę urządza „Głos Narodu“ z powodu manewrów i przyjęć dyrektorowi kolei państwowych H o r o s z k i e w i c z o w i. Gdyby wierzyć tym błagom ograniczonych pismaków, jest ów Horoszkiewicz jakimś tytanem kolejowym, który pokonał wśród nadludzkich wysiłków niebotyczne trudności.

Ze sfer kolejowych otrzymujemy w tej sprawie następujące trafne uwagi:

Ów rzekomo wielki ruch kolejowy z powodu manewrów przekracza tylko nieznacznie ruch normalny. Cała czynność owych Horoszkiewiczów, Wróblów, Makarewiczów i t. d. polega chyba na tem, że parę nocy przespali się w wygodnych wagonach salonowych i że pobierają dyety za pobyt na „placu boju“. Nie jest to tak wielką pracą, aby pisać panegiryki w dziennikach. Obecny zwiększony ruch na kolejach przewidywano j u ż o d r o k u, miał więc zarząd kolejowy dość czasu, aby się przygotować. Ów „zwiększony“ ruch jest to minimum tego, co wogóle można wymagać od kolei, zbudowanej przedewszystkiem dla celów strategicznych. W okolicach przemysłowych panuje taki ruch codziennie, a nikt nie wpada przez to w cielęce zachwyty nad geniuszem dyrektorów. W razie wojny będzie ruch kolejowy 50 razy większy, niż obecnie w czasie manewrów. Zobaczymy wtedy, czy ów „genialny“ Horoszkiewicz sprosta swemu zadaniu! W dodatku jest z powodu manewrów ruch towarowy prawie zupełnie zastanowiony. Cała robota Horoszkiewicza polega więc na tem, że zamiast czworonogów ładuje do wagonów ciężarowych „40 Mann“.

Zasługę należałoby raczej przypisać owym skromnym bezimiennym pracownikom, oczernionym, osmolonym: palaczom, maszynistom, konduktorom, strażnikom, telegrafistom. O tych pełnych poświęcenia ludziach nie wspomina nikt. W ich pióra stroją się tam Horoszkiewicze, Winklerzy, Piaseccy...

Taki pismak z „Głosu Narodu“ musi przecież odrobić tłuste anonse kolejowe, nadsyłane mu przez Horoszkiewicza“.

Po pojawieniu się powyższego artykułu w „Naprzodzie“ nie potrzeba było czekać aż wojny, ażeby uwagi i obawy tamże wyrażone dosłownie się spełniły, bo już następnego dnia, tj. 14 września, zaszedł charakterystyczny, cały zarząd kolejowy kompromitujący wypadek z pociągiem dworskim na przestrzeni Jedlicze—Tarnowiec.

Przedstawia on się następująco: Do prowadzenia pociągu dworskiego zarekwirowano aż z Przemyśla lokomotywę z tej seryi, która jest używaną do przewozu pociągów pospiesznych na przestrzeni Kraków—Podwołoczyska.“ Serya ta, wskutek konfiguracyi terenu i toru kolejowego pagórkowatych albo górskich okolic kolei transwersalnej, nie nadaje się do używania na tych przestrzeniach, o czem maszynista obsługujący lokomotywę, bardzo dobrze wiedział i stanowczo oświadczył, że właśnie z tych powodów pociągiem dworskim nie pojedzie. Dygnitarze kolejowi — jak utrzymuje „Naprzód“ — z „genialnym“ Horoszkiewiczem na czele, zadecydowali jednak, że maszynista „głupi“ i wysłali w zastępstwie Horoszkiewicza nadinżyniera Cholewkiewicza, szefa oddziału ogrzewalni w dyrekcyi krakowskiej, który jazdą „kierował“, oświadczając, iż odpowiedzialność bierze na siebie.

Tymczasem okazało się, że „zwykły“ maszynista mądrzejszym jest od złotokołnierzowców. Pociąg bowiem w połowie drogi stanął i mimo najniemożliwszych wysiłków z miejsca poruszyć się nie dał, musiano go więc podzielić na dwie części i każdą z nich osobno do najbliższej stacyi wprowadzać. Jestto manipulacya, która instrukcyą służbową j a k n a j s u r o w i e j j e s t z a b r o n i o n ą i pod grozą dochodzenia dyscyplinarnego, nawet na wypadek największych zawiei śnieżnych, z a k a z a n ą. Ciekawi jesteśmy, kogo w tym wypadku spotka dyscyplinarka?....

Horoszkiewicz, z drżącemi łydkami, wysiadłszy ze swego wozu salonowego, do tego stopnia był przerażony, iż zapomniał o obecności w oknie stojącego cesarza i rozpaczliwym głosem krzyczał: „A bodaj was wszyscy dyabli wzięli łajdaki, bodaj was pioruny wytrzaskały, a toście mnie ubrali!“ Na co cesarz miał się odezwać: „Aber beruhigen Sie sich Herr Director! So was passirt mir schon zum vierten male“. Do najwyższej rozpaczy doprowadzony Horoszkiewicz, pobiegł na przód lokomotywy i własnemi, w białe rękawiczki strojnemi rękami począł drapać piasek z toru kolejowego i posypywać pod koła lokomotywy. Ale interwencya ta nie przydała się do niczego i pociąg musiano podzielić. Cholewkiewiczowi zaraz na miejscu odgrażał się Horoszkiewicz, iż tej kompromitacyi, jak długo żyć będzie, nigdy mu nie zapomni, zaś powróciwszy do Krakowa, odezwał się do żony: „Moja kochana! Niema już dla mnie pociechy, to bowiem, co mię spotkało, zakłóciło spokój mego żywota“.

W końcu donoszą nam, iż transport wojsk, który w przeciągu 48 godzin miał być przeprowadzony, d o p i e r o w p r z e c i ą g u 3 d n i d o k o n a n y m z o s t a ł, tak, że oddziały wojskowe po kilkanaście godzin biwakowały na wolnem polu przed stacyami, oczekując na nadejście taboru wozowego, który je do miejsc przeznaczenia miał odwieźć.....

Zdradzieckie plany.

Studyując materyał dni ostatnich, celem wydania niniejszego numeru, nie bylibyśmy zwrócili uwagi na jeden z cyrkularzy, gdyby tenże nie był zaopatrzony napisem „Vertraulich“. Napis taki zmusza do zwrócenia na siebie uwagi, wiadomo bowiem, iż komunikaty, zaopatrzone takim napisem, prawie zawsze ukrywają jakieś zdradzieckie plany, obawiające się światła dziennego i dlatego to poleca się ich tajność i poufność.

O ile poniżej reprodukowany okólnik do rzędu tego rodzaju komunikatów należy, zechcą interesowani czytelnicy przy najbliższym awansie sami osądzić, my zaś podajemy dosłowne jego tłómaczenie:

„**Poufne**. C. k. dyrekcya kolei państwowych w.... Rozporządzenie z dnia 18. września 1900 L. 56528/I. Do wszystkich galicyjskich miejsc służbowych. (W sprawie przedłożenia wniosków awansu na termin styczniowy 1901).

Poleca się miejscom służbowym, aby wnioski awansu na termin styczniowy 1901 do dnia 5 października 1900 tutejszemu pierwszemu oddziałowi przedłożone zostały. Przy zestawieniu tych wniosków należy się następującymi względami kierować:

1. Urzędnicy mają być według rangi, a mianowicie w osobnym wykazie, tak samo podurzędnicy, służba i strażnicy w osobnych wykazach, jednakże według następujących grup rachunkowych — podani: *a*) Personal sekcyi konserwacyi wyłącznie torowych i ślusarzy stawidłowych (V. Capitel V.), *b*) Torowi i ślusarze stawidłowi (V. C. VI.), *c*) Personal służby stacyjnej (V. C. X.), *d*) Personal jazdy, *e*) Personal kierownictw ogrzewalni wyłącznie na rozdział buchalteryjny XVI zaliczanych starszych werkmanów, werkmanów i ich pomocników (V. C. XV.). *f*) Starsi werkmani. werkmani i pomocnicy (V. C. XVI_1), *g*) Ślusarze rewizyjni (V. C. $XVI_{2,3}$.), *h*) Personal warsztatowy, *i*) Personal magazynów materyałowych.

Miejsca służbowe, u których personal różnych grup jest zatrudnionym, mają dla każdej z tych grup osobny dokładny wykaz sporządzić.

2. We wykazach tych mają być wszyscy, a zatem i do awansu nie podani funkcyonaryusze, według rangi i w następującym porządku pomieszczeni: *a*) Urzędnicy, aspiranci i wolontaryusze, *b*) Podurzędnicy i podurzędnicy pomocniczy, *c*) Służba i pomocnicy sług, *d*) Zwrotniczy, strażnicy i pomocnicy strażników. Przyczem kładzie się nacisk na to, iż personal, nie obdzielony dekretami przyjęcia, do awansu nie ma być przedstawionym.

3. Przy wszystkich funkcyonaryuszach, którzy według istniejących norm mają prawo do posunięcia się w płacy, a względnie awansować mogą, jednakże do awansu podani nie zostaną, przyczynę ich pominięcia ma się przytoczyć krótko ale węzłowato w rubryce „Uwaga“.

4. Przy tych podurzędnikach i sługach, którzy z okazyi tegorocznej kwalifikacyi do nadzwyczajnego awansu (ausser Rangstour) kwalifikowani zostali, jakoteż przy tych, którzy w śledztwie dyscyplinarnem się znachodzą, albo też jeszcze skutki kary dyscyplinarnej ponosić mają, okoliczności te w rubryce „Uwaga“ mają być uwidocznione.

5. Dla wszystkich funkcyonaryuszy pomocniczych, którzy przepisane egzamina służbowe złożyli, względnie do takowych się zgłosili, mają być świadectwa szkolne i orzeczenia lekarskie, ewentualnie zaś i świadectwa ze złożonych egzaminów załączone, dla tych zaś, którzy 35 rok życia przekroczyli, mają być oprócz tego ich metryki chrztu i urodzenia załączone.

Wnioski o podwyższenie płacy dziennej dla personalu, dekretami przyjęcia nieobdzielonego, mają być po myśli tutejszego rozporządzenia z dnia 14 listopada 1898 L. 26058/I, oddzielnie, z załączeniem imiennego wykazu robotników do podwyższenia płacy podanych, do dnia 1-go listopada 1900 odnośnemu oddziałowi fachowemu przedłożone. We wykazach tych, oprócz imienia, nazwiska i zatrudnienia dotyczącego robotnika, mają być także wykazane daty, wskazujące wysokość obecnej i poleconej płacy dziennej, jakoteż daty ostatniego podwyższenia płacy. — Za c. k. dyrektora: podpis“.

Przyczyny poufności tego okólnika należy, zdaniem naszem, szukać w 1 i 3 jego ustępie. Z 1-go bowiem ustępu punkt *a*) do *i*) widocznem jest, iż zamierza się nie cały personal według jednej miarki traktować, nie do wszystkich stosować w jednakim stopniu p r z e p i s y p r a g m a t y k i s ł u ż b o w e j, ale, jak to zwykle bywa: „urzędników, bez względu na grupę, traktować jednomiernie, innych zaś funkcyonaryuszy traktować według grup. W tej bowiem grupie mają uboczne dochody, ci, kradną jak kruki, że dopilnować ich nie można, tamci zarabiają za „wiele“ milówek i godzinowego, inni siedzą cicho i nie dopominają się, widocznie więc, iż nie źle im się powodzi i t. d. Każda więc grupa zbiorowo oszacowaną zostanie i według tego najbliższy awans ułożony.

Daleko więcej materyału do zastanowienia się daje jednakże ustęp 3-ci, mówiący o funkcyonaryuszach, mających do awansu prawo, a jednakże pominiętych i to nie z przyczyn dyscyplinarnych, gdyż o tem wspomina ustęp 4-ty. Jakież więc inne przyczyny mogą wpływać na takie pominięcie? Czy też przypadkiem nie p r z e k o n a n i a p o l i t y c z n e funkcyonaryusza?... Bo na domysł ten naprowadza ostatecznie tajność powyżej cytowanego okólnika. Czy domysły nasze są prawdziwe, przekonamy się za jakie 3 miesiące. Tymczasem zaś radzimy naszym towarzyszom, ażeby asekurując się na każdy wypadek, już teraz robili użytek z przysługującego im prawa na mocy § 40 i 84 pragmatyki i już teraz, przed awansem jeszcze, dopokąd nie będzie zapóźno, zażądali wglądnięcia do swych tabeli kwalifikacyjnych, a w razie niesprawiedliwej kwalifikacyi zażądali poprawki albo dochodzenia, przyczem służymy im z radą i pomocą.

Blokowi kolei państwowych.

Wszystkie wynalazki wolnego ducha, zmierzające do ulżenia fizycznej pracy człowieka, zaraz z chwilą pojawienia się ujarzmia kapitalizm, zmuszając takowe do usług dla własnych samolubnych celów.

Inżynier, ów idealny wzór robotnika przyszłości, stwarza narzędzia i machiny, cyrklem i ołówkiem dokonuje rewolucyi w stosunkach ekonomicznych tego świata, ale dziełu jego wyzwolenia ludzkości z ekonomicznej niewoli kapitalizm wraz z usłużną biurokracyą rzuca przeszkody pod nogi.

Wynalazek bloków wyzyskano nie w tym kierunku, aby tysiącom zwrotniczych ułatwić ich pracę i zadanie, ale ażeby personal ten do minimum zredukować, powierzając jego czynności elektryce i przyrządom, obsługiwanym przez blokowych. Ale obsługa bloków wymaga bez porównania wyższej inteligencyi, aniżeli obsługa zwykłej zwrotnicy, dlatego utworzono osobną kategoryę funkcyonaryuszy tak zwanych blokowych, których jednakże, mimo zwiększonych wymagań, nie o wiele lepiej się traktuje, aniżeli dawnych zwrotniczych, dlatego, że tutaj biurokracya musiała wetknąć swoje trzy grosze, która człowieka traktuje nie według rozumu, użyteczności i pracy, ale według barwy liberyi, przeróżnych świecidełek i wysokości rocznej gaży.

Wiadomo, iż do obsługiwania niemal każdej zwrotnicy osobnego zwrotniczego potrzeba, dzisiaj zaś jeden blokowy zapomocą przyrządu obsługuje kilka, kilkanaście, a niekiedy i kilkadziesiąt zwrotnic.

Przytomność umysłu, jaka przy manipulacyi tej jest niezbędną, przekracza w wysokim stopniu granice zwykłej mechanicznej czynności, trzeba bowiem wziąć na uwagę, iż taki blokowy na swym posterunku, ulokowanym na kilkupiętrowej wieży, musi uważnie śledzić przesuwanie i ruch pociągów na całej stacyi, ani jedno poruszenie wozu albo lokomotywy nie śmie ujść jego uwagi, a wiadomo przecież, iż po większych stacyach kilkanaście lokomotyw i kilkaset wozów w bezustannym, napozór bezmyślnym ruchu się znachodzi. Trzeba wziąć na uwagę ową niezliczoną ilość barw, świateł i światełek, których każde poruszenie jakąś myśl albo rozkaz zawiera, nad któremi nie ma czasu długo się zastanawiać, ale natychmiast wykonywać. Każda zmiana położenia sygnału, każde uderzenie dzwoneczka, każdy świst lokomotywy albo głos tuby w tym chaosie, to rozkaz albo przestroga, które przeoczone albo niedosłyszane, nieobliczone ofiary w ludziach i mieniu spowodować mogą. Blokowy musi się zgłosić na każde telefoniczne zawezwanie urzędnika służbę pełniącego. Wobec tego nikt więc nie zaprzeczy, iż oprócz zdrowia i przytomności umysłu, potrzeba tutaj inteligencyi, przekraczającej granicę poziomu umysłowego zwykłego wyrobnika kolejowego.

Jak sternik na okręcie, tak blokowy na swej wieży musi śledzić wszelkie czynności na placu stacyjnym. Ale czy na tem kończą się już jego trudne obowiązki? Lichoć tam koniec! Przecież nie należy zapominać, że to służba kolejowa, gdzie praca i zdrowie ludzkie wyciśnięte być muszą jak cytryna. W niektórych stacyach blokowy musi czyścić zwrotnice, smarować takowe oliwą, trzewikom nadawać połysk jak żołnierz guzikom na paradę, czyścić lampy, nalewać oliwę, oświecać i gasić pewną część owej niezliczonej ilości światełek. Wreszcie dodajmy do tego pracę fizyczną, jaką przy stawianiu zwrotnic musi wykonywać, a otrzymamy wyobrażenie o wartości tejże, za którą 300 do 500 zlr. rocznie pobiera. A praca ta jest niemałą, bo trzeba sobie tylko wyobrazić stacyę, przez którą 50 do 60 pociągów na dobę przechodzi, w której każdy pociąg przesuwa, dobiera lub pozostawia wozy, gdzie blokowy kilka tysięcy poruszeń bloku wykonać musi, a każde poruszenie równa się ciężarowi około 50 kilogramów, to dzienna praca jego muskułów około 50.000 kilogramów wynosi. Aby dźwignąć ów ciężar, wywołany prężnością i tarciem drutów, jakoteż oporem zwrotnicy, trzeba kilka tysięcy razy schylić się aż do samej ziemi i tyleż razy wyprostować, porządnie oblać się potem i być narażonym na przeciągi, albowiem okna budynku blokowego, zwłaszcza w zimie, z powodu zamarzniętych szyb, ze wszystkich trzech stron muszą być otwarte. Z tego więc powodu atmosfera w budynku blokowym wprawdzie bardzo świeża, ale czy w takich warunkach także i bardzo zdrowa? A owe bezsenne noce, których na rok do 180 przypada, a za które ani szeląga dodatku służbowego się nie pobiera, czy także do rozkoszy blokowego policzyć należy?...

Za to wszystko p. Wittek w dodatku, z okazyi regulacyi płac, obszedł się najniemiłosierniej z blokowymi, wydało mu się bowiem, iż blokowi za dużo pieniędzy pobierają i w reformatorskim zamachu zabrał im dodatki służbowe i ukrócił kwaterowe, tak że na czysto ogolił ich około 120 zlr. rocznie, obiecując w zamian, kiedyś, na wypadek bardzo długiego życia, tuż przed śmiercią, korzystanie niektórym z prawa awansu do 600 zlr.; naturalnie, jeżeli — o co nie trudno — nie napędzą ich przedtem, albo sami wskutek uciążliwości służbowych nie zmarnieją zupełnie.

Życzenia, jakie blokowi co do uregulowania ich egzystencyj stawiają, są bardzo skromne, dlatego radzimy im nie wyrywać się na pojedynkę, każdy z osobna ze swoim programem, albowiem z tego powstaje zamęt i chaos. Jedynym programem ich, jak i wszystkich kolejarzy, jest „p r o j e k t u s t a w y k o l e j o w e j, d o t y c z ą c y u r e g u l o w a n i a s t o s u n k ó w p e r s o n a l n y c h“, wniesiony już dwukrotnie w Radzie państwa przez posłów socyalno-demokratycznych, a który po dokonaniu wyborów do ciał prawodawczych, ponownie przedłożonym zostanie.

Cierpliwości zatem — a na teraz skupiajcie wasze dążenia ku temu, aby wybory po myśli naszej wypadły, aby za pomocą silnej partyi socyalno-demokratycznej projekt ten doczekał się urzeczywistnienia.

Z przestrzeni i z warsztatów.

Lwów. (A n a r c h i a c z y l i s k u t e k c u k i e r k ó w W i e r z b i c k i e g o). Nie długo trzeba było czekać, aby polityka Wierzbickiego wydała spodziewane owoce, a nawet jeden z głównych przywódców wiadomej cukierkowej deputacyi odgrywa tytułową rolę. Do czego doprowadzają wichrzenia między personalem, mięszanie się w ich sprawy i stosunki pozasłużbowe, ograniczanie swobód konstytucyjnych, do czego doprowadza § 18 pragmatyki i posługiwanie się w powyższych celach nędznemi szpiclowskiemi kreaturami, za dowód niechaj posłuży awantura, jaka rozegrała się przed kilkunastu dniami we Lwowie. Bohaterem tej awantury jest „zaszczytnie“ znany konduktor S t a n i s ł a w R o m b e k. W poniżej opisanym wypadku mamy przykład najwyuzdańszego rozluźnienia dyscypliny, wywołany właśnie przez tych, którzy w imię tej dyscypliny i karności niesłychanych nadużyć się dopuszczają. „Male parta male dilabuntur“ sprawdza się co do joty.

Wiadomo powszechnie, iż Rombek i Parachoniak byli jawnymi szpiclami Wierzbickiego i Guttmana, z czem się nawet wcale nie ukrywali, bo ostatecznie uprawiane przez nich rzemiosło aż nadto dobrze wszystkim było znane.

Jako zdrajcy, oceniając swe zasługi z tego stanowiska, byli tego zdania, iż żadna judaszowska nagroda nie byłaby zbyt wielką i do pokwitowania ich pretensyj i uroszczeń dostateczną. Dlatego też pozwalali oni sobie na wybryki, przewidziane dobrze przepisami służbowemi, ale wobec których znachodzili się oni w stosunku jak najdalej sięgającej nietykalności. Łatwo zrozumieć, że i Rombek przeceniając korzyści swego położenia, brnął cez opamiętania w nadużyciach, tracąc coraz bardziej poczucie niezbędnej zawisłości i karności prawdziwej, (jednem słowem głupiejąc z nadmiaru powodzenia). Pijaczyna ta, jako narzędzie demoralizacyi, przez 3 miesiące służby nie robił, a pieniądze pobierał, otrzymał zapomogę „aus Betriebsmitteln“, a w końcu łakomiąc się na szóstaki, kazał się mianować konduktorem klasowym, co także dlań uczyniono. Ale Rombek uważał się jeszcze za dalekim od tego, aby pretensye swoje za wyrównane miał uważać, dlatego też gdy niczego więcej wydusić nie mógł, a jako niepotrzebnemu gratowi wszelkie łaski i względy zamknięto, porwały go wściekłe pasye i począł się odgrażać, że jeżeli go nie zaspokoją, to (zwyczajem zdrajców) swą własną rolę jakoteż innych uczestników rozgłosi i do publicznej wiadomości poda. Ciszono go, uspakajano, tolerowano jego postępki, ale wszystko na nic się zdało: rozzuchwalona natura ani miary ani granic nie znała. Przed kilku tygodniami Rombek, jadąc w służbie na linii Lwów-Ławoczne, zrobił awanturę z urzędnikiem ruchu w jednej z pośrednich stacyi. Sprawę tę zatuszowano, a Rombka do magazynów przeniesiono, który rozporządzeniem tem uczuł się mocno dotkniętym, tem bardziej, iż jako z „zasłużonym“ postąpiono z nim, nie pytając o jego zdanie i zezwolenie. Jako sprężynę owego zarządzenia podejrzywał Rombek inspektora Gassnera, człowieka ze wszech miar uczciwego i szanowanego, który nawiasem mówiąc „zasługami“ Rombka brzydził się niewypowiedzianie.

Każdy inny funkcyonaryusz z taką kwalifikacyą, jak Rombek, uważałby przeniesienie swoje do służby magazynowej za szczyt karyery, ale nie nasz Rombek, który zupełnie innych nagród się spodziewał. Z tego więc powodu urządził szopkę pełną gorzkich wymówek inspektorowi Gassnerowi, a gdy tenże odprawił go z jego pretensyami jak na to zasługiwał, uzbrojony w pałkę udał się do komendanta konduktorów adjunkta Katolińskiego w zamiarze uczynienia sobie satysfakcyi za doznane rzekomo upośledzenie. Tutaj wywiązała sią najpierw wymiana słów, pełna wykwintnych i efektownych epitetów, których żadna strona nie szczędziła. „A to tak, — wołał Rombek, — to za mój wstyd, moją pogardę, która mię na każdym kroku spotyka, za moje usługi, moje donoszenia i t. d., to teraz taka nagroda przypadła mi w udziale“! Katoliński kazał mu opuścić biuro, Rombek jednakże nie chciał ustąpić, aż w końcu od słowa do słowa doszło do tego, że przyniesioną ze sobą pałką Rombek Katolińskiemu porządnie skórę wygarbował. Krzyk, awantura, zbiegowisko, interwencya policyi, a na zakończenie odprowadzenie Rombka do kozy, skąd po 24-godzinnych medytacyach na temat ludzkiej niewdzięczności i „sic transit gloria mundi“ na wolność go wypuszczono. Co dalej stanie się z tą sprawą, na razie niewiadomo, wiele bowiem złotokołnierzowych osobistości ma bardzo ważne powody oszczędzać to indywiduum. My jednakże nie spuścimy z oka tej sprawy i bacznie będziemy śledzić, jak też postąpią sobie mecenasi kolejowi w wypadku dotykalnego naruszenia zasad „surowej dyscypliny“.

KRONIKA.

Zdemaskowani szpiedzy. Po rozbiciu „Gal. stow. kol.“ wszystkie uczciwe żywioły wstąpiły do centralnej organizacyi austryackich kolejarzy. Pozostała resztka z niejakim Parachoniakiem na czele, związała się z dyrekcyą kolejową we Lwowie — naturalnie tajnym aliansem — objęła redakcyę „Głosu Kolejarza“ i rozpoczęła, udając przyjaciół kolejarzy, powoli, nieznacznie wlewać w umysły robotników i funkcyonaryuszy kolejowych myśl spokojnego znoszenia wszelkich obelg i krzywd, wyrządzanych kolejarzom przez dyrekcyę.

Znamiennym był artykuł tej przez dyrekcyę lwowską subwencyonowanej szmatki, w której jakiś niedowarzony urzędniczyna udowadniał, że „socyalizm dla dekretowych robotników nie ma racyi, a to dlatego, że robotnicy ci mają już to, czego się socyalizm domaga, to jest ubezpieczenie na starość i na wypadek choroby“. W dalszym ciągu powiada w tym samym artykule, że obraźliwem jest żądanie socyalistów, aby wszyscy robotnicy, bez względu na pobieraną pensyę i zawód, czuli się równymi. Nie trzeba chyba dodawać, że w artykule tym nie ma ani słowa o obronie honoru robotnika przed napadami najrozmaitszych nadstawników kolejowych, którzy pozwalają sobie, jak to miało miejsce w Przemyślu, mówić robotnikom o urlop: „Nie dostaniesz urlopu, bo żona twoja powinna rodzić w godzinach pourzędowych“. Tak samo ani słowem nie wspominano o wstrzymywaniu awansów, o nieudzielaniu dekretów, o „abzugach“, o systemie protekcyjnym i karach dyscyplinarnych dla tych „zbrodniarzy“, którzy drogą łapówki lub lizuństwa nie chcieli się wkupić w łaski panów „werkführerów“, inżynierów itp. Natomiast długie szpalty zapełnia organ szpiegów dyrekcyjnych opisami uroczystości i jubileuszów „dobrych“, „lepszych“ i „najlepszych“ inspektorów i dyrektorów, którzy mają przepełnione serce miłością dla robotnika .... naturalnie potulnego, nieznającego żadnych wymagań.

To wszystko powinno było otworzyć czytającym „Głos Kolejarza“ oczy i utwierdzić ich w tem przekonaniu, że jest to banda brudnych posiepaków dyrekcyjnych, żyjących z łapówki i protekcyi. Niestety byli tacy naiwni, którzy wierzyli w nawrócenie się Parachoniaka i jego płatnych przez dyrekcyę agentów. Z naiwności tej skorzystał Parachoniak, a wkradłszy się z czteroma innymi drabami na chwilę do lokalu „stacyi płatniczej“ w Stanisławowie, zrobił na towarz. Kulmana i Czerwińskiego doniesienie o szereg najrozmaitszych zbrodni i występków, począwszy od obrazy majestatu a skończywszy na występku o kolportaż pism skonfiskowanych. Doniesienie wniesione do prokuratoryi stanisławowskiej jest podpisane przez Parachoniaka i czterech innych, nadto ma pieczęć stowarzyszenia galicyjskich kolejarzy. Jest to najbezczelniejsze doniesienie, jakie kiedykolwiek zrobiono nawet w Galicyi. Żadne jeszcze stowarzyszenie nie odważyło się oficyalnie dawać swojej firmy na szpiclowskie donosy — zrobiło to dopiero subwencyonowane przez dyrekcyę stowarzyszenie Parachoniaków!

Baczność więc kolejarze! Miejcie się na ostrożności! Wiecie, że niejednokrotnie różne tajemnice powierza się redakcyom swoich pism zawodowych i reprezentantom swoich organizacyj i jeżeli oni nie dotrzymają powierzonego im sekretu, niejedna rodzina kolejarza może być na całe życie unieszczęśliwiona. Kto raz, tak jak Parachoniak, denuncyuje z amatorstwa dla przypodobania się dyrekcyi, ten zawsze będzie w ten sposób postępował.

Dyrekcya lwowska wywdzięczyła się też wkrótce Parachoniakowi za jego szpiclowstwo. Dla garstki członków stowarzyszenia galicyjskich kolejarzy dano na wycieczkę aż trzy pociągi ze Lwowa do Jaremcza — kiedy innym kolejarzom nie chcą dać czasami ani jednego biletu, choćby dla najbliższych członków rodziny.

Nikczemna denucyacya Parachoniaka znajdzie jeszcze odgłos przed ławą przysięgłych w Stanisławowie, o czem powiadomimy w swoim czasie wszystkich kolejarzy.

Protekcya kolejowa. Przed rokiem czytaliśmy w „Głosie Kolejarza“, iż niejaki Wünsche, werkmistrz warsztatów nowo-sądeckich, denuncyant zorganizowanych kolejarzy, popełniwszy liczne kradzieże, których spieniężenia dokonywał w Tarnowie, ulotnił się z obawy przed następstwami tego postępowania niewiadomo dokąd z Nowego Sącza. Przez cały rok od tego czasu o Wünschem nic słychać nie było, znikł jakby kamień w wodzie i aż dopiero teraz wypłynął na powierzchnię w stacyi Podgórzu, gdzie go widujemy pełniącego służbę przy ogrzewalni, cieszącego się względami i poważaniem swych przełożonych a pogardą przydzielonego mu personalu. Podobno denuncyatorskie zasługi Wünschego mają być tak wielkie, iż wobec nich popełnione malwersacye służbowe są tylko drobnostką, zwłaszcza, iż Wünsche, wypłynąwszy znowu na powierzchnię, miał się tłómaczyć, iż kradzieże te popełniał tylko dla dobra dyrekcyi (!), chciał się bowiem przekonać, w którem miejscu inni kolejarze skradzione materyały spieniężają. Czyżby i teraz ten ptaszek chciał w podobnym duchu dla dyrekcyi (!) pracować?...

Kalendarz kolejowy na rok 1901 w języku czeskim wyszedł już z druku pod redakcya tow. Juliusza Karpasa, redaktora „Żeleznicni Zrizenec“. Kalendarz przedstawia się gustownie, a dział informacyjny jest ułożony starannie. Zawiera on mnóstwo praktycznych wskazówek z dziedziny ustaw kolejowych. Cena egzemplarza 1 korona. Zamawiać można w Pradze w redakcyi „Żeleznicni Zrizenec“.

Wiadomo nam, że na wdowę po konduktorze Zadolinnym zbierano przed kilku miesiącami składki we Lwowie. Zadolinna jednakże do dzisiaj ani grosza jeszcze nie otrzymała. Czy panowie, zajmujący się tą miłosierną akcyą, nie zechcieliby nam dostarczyć wyjaśnień, co się stało z zebranemi pieniędzmi? Informacye bowiem restauratorów Wojtka, Antka i Leona, jakkolwiek bardzo wiarygodne, nie wystarczają do wdrożenia zamierzonych przez nas kroków, aby oszustów i łajdaków, rabujących wdowią jałmużnę, wsadzić do kryminału. Żądamy tedy wylegitymowania się nadawczym recepisem pocztowym.

Składki.

Na fundusz pras. „Kolejarza“ K. Z. 40 hal.

Na fundusz prześladowanych M. S. 50 hal., Przemyśl 4 korony.

Odpowiedzi Redakcyi.

Brona w N. S. Z powodu braku miejsca zamieścimy w następnym numerze. Prosimy i nadal o nas pamiętać.

OGŁOSZENIA.

(Za dział ten redakcya nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności).

Następny numer wyjdzie 15 października.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Odpowiedzialny redaktor i wydawca **Szczepan Kurowski.** Z drukarni Narodowej w Krakowie.